X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 17)**

z dnia 25 kwietnia 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Morskiej (nr 17)

25 kwietnia 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem użeglowienia Odry;

– informację na temat realizacji ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o rewitalizacji rzeki Odry z uwzględnieniem budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa.

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** p.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izbie Kontroli wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Grzywacz** zastępca dyrektora Departamentu Przygotowania i Realizacji Inwestycji PGW Wody Polskie, **Małgorzata Moś** zastępca dyrektora Departamentu Usług Wodnych PGW Wody Polskie, **Andrzej Kopciuch** dyrektor delegatury w Warszawie Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. W porządku obrad mamy dwa punkty: pierwszy – rozpatrzenie informacji na temat stanu prac nad programami rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem użeglowienia Odry, punkt drugi – rozpatrzenie informacji na temat realizacji ustawy z dnia 13 lipca 2023 r. o rewitalizacji rzeki Odry z uwzględnieniem budowy stopni wodnych Lubiąż i Ścinawa.

Myślę, że to niezwykle ważne posiedzenie Komisji z uwagi na to, że użeglowienie Odry to jest jeden z priorytetowych projektów dla rozwoju Polski, również w kontekście innych prac w naszej Komisji, mam nadzieję, że również polskiego rządu, w kontekście realizacji rozwoju Portu Szczecin i Świnoujście o dodatkowe nabrzeże kontenerowe i głębokowodne. To wszystko powinno być w synchronizacji, bo to są inwestycje, które należy łączyć. Odrzańska droga wodna wpłynie nie tylko na pomyślność Szczecina, Świnoujścia i Zachodniopomorskiego, ale ona ma być drogą prowadzącą aż do Czech. To jest wielka szansa rozwojowa dla całej zachodniej strony Rzeczpospolitej. Mam nadzieję, że część tych obaw nie będzie aktualna, chociaż wydaje mi się, że może tak się nie stać, panie ministrze. Wczoraj była Komisja Ochrony Środowiska i Klimatu, na której minister z państwa rządu przedstawiał już takie twarde deklaracje tego, żeby Droga Odrzańska była pod mocnym znakiem zapytania z uwagi na chęć realizacji Parku Narodowego Doliny Odry. Jeżeli taka inwestycja miałaby zostać wyparta przez ten projekt środowiskowy, to obawiam się, że byłoby to ze szkodą dla Polski. Z tym większą uwagą będziemy przysłuchiwać się pana relacji w tej sprawie – czy państwo rzeczywiście jesteście w takim stałym kontakcie z Ministerstwem Klimatu i Środowiska i czy to jest wasze wspólne stanowisko, czy też będziecie państwo podejmować w tym zakresie jeszcze jakieś zmiany stanowiska? W tej chwili oddaję panu głos w tym niezwykle ważnym temacie.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak jak pan powiedział o integralności tych wszystkich spraw, o których pan wspomniał, czyli żegluga śródlądowa, funkcjonowanie Zespołu Portów Szczecin i Świnoujście i również kontekst budowy terminala kontenerowego w Świnoujściu, to państwo pozwolą, że na samym początku przekażę państwu dobrą informację. Wczoraj została wybrana oferta dotycząca wyboru wykonawcy tego, który przygotuje studium wykonalności wraz z raportem oddziaływania na środowisko dla toru podejściowego do portu kontenerowego w Świnoujściu. Została wybrana najkorzystniejsza oferta na kwotę niecałe 10 mln zł. Po uzyskaniu w ubiegłym tygodniu pozwolenia lokalizacyjnego, które zostało wydane przez wojewodę, Urząd Morski wybrał wczoraj ofertę do realizacji właśnie tego studium wykonalności, a port oddziaływania na środowisko, jeśli chodzi o port kontenerowy w Świnoujściu. To jest kolejny dowód na to, że działania dla tej inwestycji, którą uważamy za ważną, strategiczną są konsekwentnie realizowane przez nasz rząd, Ministerstwo Infrastruktury i podległe jednostki. To tyle tytułem wprowadzenia.

Jeśli chodzi o sprawy związane z dzisiejszym tematem Komisji, czyli rozwojem dróg wodnych i żeglugą śródlądową, to na samym wstępie chcę państwa zapewnić, bo pan przewodniczący wskazał, jakieś wątpliwości, że te działania, które dotyczą tworzenia Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry nie mogą w żaden sposób przyczynić się do tego, aby wpłynęło to negatywnie na żeglugę śródlądową i będziemy bacznie przyglądać się tym sprawom i stać na straży spraw, które są związane z gospodarką morską i żeglugą śródlądową, dlatego że osobiście uważam, że te sprawy z tego punktu widzenia są priorytetowe. To tyle tego wprowadzenia.

Pozwólcie państwo, że na samym początku przedstawię kilka istotnych danych, które są zawarte w rocznikach statystycznych. One dotyczą 2022 r., dlatego że te najnowsze dane są dopiero aktualizowane. Chcę państwu powiedzieć, że na koniec 2022 r. odnotowano funkcjonowanie 567 firm, które zajmowały się pasażerskim lub towarowym transportem wodnym, śródlądowym. W tym zdecydowana większość, bo ponad 400 były to jednoosobowe działalności gospodarcze. Z tytułu przewozu ładunków i pasażerów osiągnięto przychody ok. 600 mln zł. To są dane, które są dwa lata wstecz, dlatego że tylko takimi danymi dysponujemy. Jeśli chodzi o flotę, to w Polsce flota żeglugi śródlądowej jest czwartą flotą pod względem wielkości w Europie. W Polsce prowadzonych jest 20 szkół ponadpodstawowych, które kształcą w zawodach związanych z tą branżą, w tym trzy technika żeglugi śródlądowej. W 2022 r. Odrzańską Drogą Wodną przewieziono ok. 2 mln ton ładunków. Natomiast w tym samym roku Dolną Wisłą przetransportowano ok. 75 tys. ton towarów.

Chcę państwu powiedzieć, że wsparcie żeglugi śródlądowej jest jednym z celów wspólnoty europejskiej. Cel Unii Europejskiej to wzrost transportu przewozu towarów śródlądowymi drogami wodnymi o 25% do 2030 r. i o 50% do 2050 r. Jest to zgodne ze strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. W konkluzjach Rady, patrzymy tutaj na szczebel unijny, właśnie w sprawie bieżącego rozwoju żeglugi śródlądowej w 2022 r. podkreślono, że transport wodny śródlądowy jest zrównoważony, energooszczędny, bezpieczny i najmniej narażony na zatory. Jednocześnie w tym aspekcie potwierdzono pozytywny wkład transportu wodnego śródlądowego w rozwój gospodarczy.

Jeżeli chodzi o cele rozwoju sektora gospodarki śródlądowej w Polsce, to: po pierwsze, utrzymanie konkurencyjności tego sektora oraz wzmocnienie roli żeglugi w transporcie towarów, po drugie, usprawnienie logistyki ładunków i usprawnienie korzystania ze wszystkich dostępnych form transportu, w tym z tych najbardziej ekologicznych, jak żegluga i kolej. Chcę jeszcze państwu powiedzieć, że przygotowane w tej sprawie dokumenty, m.in. jak plan żeglugowy, są dokumentami strategicznymi z punktu widzenia tych gałęzi gospodarki.

Jeśli chodzi jeszcze o statystyki, to chciałbym państwu przytoczyć, bo wielokrotnie mieliśmy do czynienia z różnymi rozmowami na temat tego, jak wygląda ta sytuacja. Chcę tylko państwu przytoczyć pewne statystyki, które pokazują, że w 2015 r. ładunki, które zostały przetransportowane w transporcie krajowym wyniosły 3,8 mln ton towarów. Od 2015 r. obserwujemy wyraźny spadek tego przewozu. W 2021 r. było to już

1,7 mln ton. W tej diagnozie, która została zawarta w strategicznych dokumentach zostały zidentyfikowane odcinki śródlądowych dróg wodnych, które są wykorzystywane właśnie do regularnego transportu, podkreślam – do regularnego transportu. Pomiędzy 2015 r. a 2021 r. właśnie na tych odcinkach doszło do spadku przewożonych ładunków łącznie o ponad 55%. To tyle tytułem wprowadzenia.

Pozwólcie państwo, że przedstawię teraz szczegółowe informacje na temat „Krajowego Planu Żeglugowego", który ma perspektywę do 2023 r. Chcę państwu powiedzieć, że przyjęcie tego „Krajowego Planu Żeglugowego" mówiąc wprost dotyczyło spełnienia warunków podstawowych, które zostały wskazane przez Unię Europejską w polityce spójności dla perspektywy finansowej Rady w latach 2021–2027 właśnie dla sektora transportu. Celem realizacji tych zaplanowanych działań „Krajowym Planie Żeglugowym" jest, po pierwsze, wsparcie armatorów w modernizacji floty, która jest niskoemisyjna i zeroemisyjna, mamy tutaj na myśli zmiany mechanizmów wsparcia z Funduszu Żeglugi Śródlądowej, taki fundusz jest w dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury. Pożądane są tutaj zmiany, które ułatwiają dostęp do środków na modernizację floty. Chodzi tutaj o możliwość refinansowania zakupu lub modernizacji statku, dopłaty do wymiany silników na te, które są niskoemisyjne. Po drugie, chodzi również o wsparcie i cyfryzację sektora obsługi żeglugi śródlądowej. Mamy tutaj na myśli wprowadzenie e-usług w administracji żeglugowej, czy elektronicznej bazy dokumentów, które dotyczą zarówno załóg, jak i statków. Ponadto wprowadzenie możliwości elektronicznego wnioskowania o wydawanie dokumentów, czy umożliwienie cyfrowego poboru należności za korzystanie z dróg wodnych i urządzeń hydrotechnicznych, to jest działanie, które jest realizowane przez Wody Polskie. Po trzecie, chodzi tutaj o rozwój systemu informacji rzecznej RIS, która zapewnia bezpieczeństwo i zwiększa efektywność żeglugi. Planowana jest realizacja projektu pod nazwą „Kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej", czyli rozwijanie tego systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej ze szczególnym uwzględnieniem Wrocławskiego Węzła Wodnego. Ponadto realizacja projektu „RIS COMEX 2", czyli włączenie krajowego systemu RIS do europejskiego systemu i rozszerzenie zakresu świadczonych usług oraz dostępności na międzynarodowych drogach wodnych. Po czwarte, chodzi również o wsparcie systemu kształcenia przyszłej kadry dla żeglugi śródlądowej i rozwoju kompetencji pracowników, którzy obecnie pracują w sektorze żeglugi śródlądowej. Tutaj mamy na myśli konkretnie organizację warsztatów dla uczniów techników żeglugi śródlądowej, których celem jest właśnie zwiększenie świadomości na temat wyboru ścieżki tej kariery i możliwości rozwoju w tych obszarach. Po piąte, chodzi również o promocję sektora, czyli m.in. realizację planu promocji żeglugi śródlądowej, która jest finansowana przez fundusz, o którym państwu wspomniałem. Do tej pory zrealizowano różne działania, takie jak: przygotowanie specjalnego poradnika po śródlądowych drogach wodnych, w poprzednim roku zorganizowano RIS week Polska, czy przygotowano broszurę informacyjną kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. W przygotowaniu jest informator dla żeglarzy i armatorów jachtów.

Jeśli chodzi o działania inwestycyjne, które zaplanowane są w „Krajowym Planie Żeglugowym do 2030 r.", to mają się one następująco. Jeśli chodzi o inwestycje na Odrze, to kluczowe dla prowadzenia bezpiecznej żeglugi oraz konieczności zachowania tych obiektów hydrotechnicznych, które są obecnie zachowane w dobrym stanie. To są te obiekty, które są ujęte na liście podstawowej, czyli mamy m.in.: budowanie jazu klapowego w stopniu wodnym Ujście Nysy na 180 kilometrze rzeki Odry wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Po drugie, modernizację śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Opole wraz z przebudową awanportów. Po trzecie, modernizację śluzy oraz sterowni na stopniu wodnym Ujście Nysy wraz z przebudową awanportów oraz obiektów towarzyszących i wspomniane wcześniej kompleksowe wdrożenie RIS Odrzańskiej Drogi Wodnej, czyli tych usług, które służą cyfryzacji. Jeśli chodzi o wartość projektów, na które zostały zaplanowane środki finansowe, to Ministerstwo Infrastruktury w tym dokumencie wskazało wartość wszystkich działań na kwotę 2,4 mld zł., w tym wartość inwestycji jest zaplanowana na 1,9 mld w podziale na projekty priorytetowe 1,2 mld zł i uzupełniające ok. 700 mln zł. Ministerstwo Infrastruktury przystąpiło ostatnio do procesu aktualizacji tego dokumentu, czyli „Krajowego Planu Żeglugowego", tak aby program w większym stopniu uwzględniał

cele środowiskowej ochrony wód. 20 marca dokument skierowano do prekonsultacji społecznych właśnie z ekspertami, czy z osobami, które w tym zakresie mają odpowiednią wiedzę, organizacjami pozarządowymi w celu analizy i ewentualnych aktualizacji tego dokumentu. Do konsultacji projekt wysłano do 57 podmiotów, w tym m.in. do organizacji, które są interesariuszami sektora żeglugi śródlądowej, czy też do pozostałych organizacji trzeciego sektora. Do 6 maja jest termin składania takich propozycji.

Skupiliśmy się na kwestiach dotyczących bezpośrednio Odry, więc chcę jeszcze państwu powiedzieć, że w kontekście wieloletniego programu, który nazywa się „Zagospodarowanie Odry Środkowej", obecnie trwa procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Planowane zakończenie tych działań to wrzesień tego roku. Jednocześnie rozpoczęcie procedury legislacyjnej przyjęcia programu wieloletniego przez Radę Ministrów jest w tym przypadku uzależnione oczywiście od wyników prowadzonej procedury oddziaływania na środowisko. Jak wspomniałem, jej zakończenie będzie miało miejsce we wrześniu tego roku. Jeżeli chodzi o wdrożenie tego dokumentu, to przewiduje on budowę dwóch stopni na Odrze na wysokości miejscowości Lubiąż i Ścinawa. Wartość tych przedsięwzięć to ok. 3 mld zł. Tak jak wspomniałem, realizowana jest obecnie procedura przygotowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Od tego, jakie będą wyniki, najprawdopodobniej we wrześniu, jeśli się nie mylę, jeżeli wszystkie terminy zostaną zachowane zgodnie z planem, to będziemy przedstawiać państwu dalsze informacje w tym zakresie.

To tyle tytułem wprowadzenia. Razem z zespołem z Ministerstwa Infrastruktury jestem do dyspozycji państwa parlamentarzystów. Dziękuję, to tyle tytułem wprowadzenia.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Za chwilę otworzę dyskusję, tylko mam jedno pytanie, panie ministrze. W kontekście wspomnianego wczorajszego posiedzenia Komisji ochrony środowiska, czy pana resort jest w stałym kontakcie w kontekście realizacji Drogi Wodnej na Odrze z resortem Klimatu i Środowiska? Czy państwo dostaliście, jakieś pisemne potwierdzenie tego, że lokalizacja na tym terenie, czy przyjęcie dolnego odcinka Odry jako parku narodowego nie uniemożliwi realizacji tej drogi wodnej? Czy państwo dysponujecie takimi ministerialnymi zapewnieniami z drugiego resortu?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, według naszych informacji dopiero tydzień albo dwa tygodnie temu został w ogóle powołany zespół składający się z przedstawicieli organizacji pozarządowych, przedstawicieli ministerstwa, który dopiero zacznie prace nad tym rozwiązaniem. Z naszego punktu widzenia jako Ministerstwa Infrastruktury zapewnienie możliwości żeglugowych właśnie w tym miejscu jest kluczowe. Według naszych informacji nie ma zagrożenia, żeby realizacja tego przedsięwzięcia, w jakiś sposób ograniczała możliwości żeglugowe, więc będziemy pilnować tej sprawy. W związku z tym, że są to dopiero początkowe prace, dopiero powołano ten zespół, to będziemy uczestniczyć w realizacji tych działań, które pozwolą na wybrzmienie naszych argumentów. Tego możecie być państwo pewni.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy państwo jako resort jesteście członkiem zespołu, o którym wspomniał pan minister, zespołu, który jest realizowany przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Muszę sprawdzić, kogo powołał pan minister, natomiast ja na pewno nie jestem członkiem tego zespołu. Są tam przedstawiciele organizacji pozarządowych i gmin, które według moich informacji bezpośrednio sąsiadują z tym obszarem. To wydarzyło się kilka dni temu, więc jest to dopiero w fazie projektów. Jeżeli będzie taka możliwość, a myślę, że na pewno będzie, to przedstawimy taką chęć udziału w pracach tego zespołu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, proszę się na mnie nie obrazić, bo zdaje się, że pan minister nie był jeszcze w resorcie, nie był jeszcze członkiem rządu, ale z informacji, jakie wyszukałem,

nie jest, tak jak pan minister mówi. Pan minister sugeruje, że te prace rozpoczęły się, jakieś dwa tygodnie temu…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Został powołany zespół.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Że został powołany zespół i że jest to wstępna faza już na początku tego roku. Wojewoda zachodniopomorski – Adam Rudawski w rozmowie z Polską Agencją Prasową stwierdził np., że aby Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry stał się… Stwierdził, że Park Krajobrazowy Dolnej Odry miał się stać parkiem narodowym i że rozmawiał już o tej sprawie z ministrem klimatu i środowiska – Mikołajem Dorożałą, więc jak się wydaje, te prace trwają już od dłuższego czasu. Podobnie, jeśli chodzi o państwa resort. Pan minister nie był wtedy jeszcze wiceministrem w resorcie, ale w styczniu albo w lutym tego roku, tego nie jestem pewien, bo nie zapisałem sobie, ale nie wiem, czy aktualny jeszcze rzecznik państwa resortu – pan Adam Jaśkowski, co ciekawe niemieckiej publicznej rozgłośni radiowej, dla Deutsche Welle powiedział, że od końca marca żadnych robót na rzece nie będzie, zaś te obecne są zlokalizowane w uzgodnionych ze stroną niemiecką miejscach limitujących. Od marca 2024 r. planuje się już tylko porządkowanie terenu, likwidację dróg technologicznych, placów magazynowych i zapleczy budowy. Ta wypowiedź raczej wskazywałaby na to, że Ministerstwo Infrastruktury ustami rzecznika prasowego przygotowuje się już od kilku miesięcy do tego, żeby porzucić projekt budowy drogi wodnej na Odrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Mogę odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Z chęcią rozwieję wątpliwości pana przewodniczącego. Jeśli chodzi o tę informację, którą podał pan rzecznik, wynika ona tylko stąd, że prace przy tej inwestycji zostały zakończone. W związku z tym, że zostały do przeprowadzenia jedynie te działania, które dotyczyły uporządkowania terenu po zakończonych już pracach budowlanych, to wszystko zostało podane zgodnie z prawdą. Projekt, o który pyta pan przewodniczący, został zakończony w 100% zgodnie z jego pierwotnymi założeniami. Wynikało to tylko i wyłącznie z tych kwestii. Natomiast stanowisko pana wojewody, który po objęciu urzędu, mówił o tych sprawach jest mi znane i uczestniczyłem w tych rozmowach, ale według moich informacji, wszystkie informacje, które pokazywałyby, że w jakiś sposób, przy realizacji projektu Doliny Dolnej Odry, żegluga śródlądowa byłaby uniemożliwiona są po prostu nieprawdziwe. Nie widzę tutaj żadnych zagrożeń wynikających z tych wypowiedzi, które przytoczył pan przewodniczący. Wypowiedź pana rzecznika dotyczyła tylko i wyłącznie informacji o tym, że projekt inwestycyjny dotyczący właśnie tych działań na Odrze został po prostu zakończony, skończył się w 100% i został zrealizowany. Jeśli dobrze pamiętam, to jest teraz rozliczany. W marcu miało miejsce rozpoczęcie prac dotyczących uporządkowania terenu po realizacji budowy. To tyle.

Nie było żadnego przerwania prac inwestycyjnych na Odrze. Nic takiego nie miało miejsca.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, mam nadzieję, że rzeczywiście tak jest. Natomiast ten wydrukowany artykuł w Deutsche Welle wskazuje na zupełnie inny kontekst tej wypowiedzi. Pozwolę sobie zacytować kolejną część tego artykułu w kontekście kończenia tych inwestycji rozbierania magazynów. W tym artykule jest mowa o tym, że: przedstawiciel polskiego zapewnił, że prace związane z udrożnieniem i zagospodarowaniem Odry są wygaszane. Kontekst tego artykułu jest taki, że wygaszana ma być ta droga wodna, że w przyszłości nie mają się toczyć prace nad realizacją drogi wodnej. Zamiast tego ma być realizowany ten park narodowy na dolnym odcinku Odry. Kontekst jest taki, że po prostu nie ma być

tej drogi wodnej. Rozumiem, że pana zdaniem dziennikarze z Deutsche Welle po prostu wprowadzają opinię publiczną w błąd?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, rolą rzecznika jest odpowiadanie na pytania. Spływają one do ministerstwa z różnych redakcji – i z polskich, i z zagranicznych. Odpowiedź, którą udzielił pan rzecznik dotyczyła stricte wygaszania tzn. zakończenia realizacji projektu. Sprawdzałem to osobiście razem z moim zespołem. Wszystkie działania, które dotyczyły tych spraw, a miało to miejsce w marcu, zostały w 100% dokończone i zakończone. Działy się one zupełnie niezależnie od spraw, które są związane z realizacją projektu, który dotyczy utworzenia Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. Tu może chodzić po prostu o kontekst przytoczonej wypowiedzi, o której mówi pan przewodniczący.

Dementuję – nie ma to nic wspólnego ze sprawą utworzenia parku narodowego. Jednocześnie podkreślam jeszcze raz, że działania zostały w 100% zakończone i hasło, czy słowo „wygaszanie" dotyczyło już zakończenia robót, czyli po zrealizowanych w 100% pracach. Może można było użyć innego słowa, niż „wygaszanie", ale ten projekt został w 100% skończony, na co mamy dokumenty. Możemy wysłać informację państwu parlamentarzystom. Możemy przygotować taką informację. To zostało zrealizowane.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Oczywiście.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Pan poseł Łącki prosi o to, żeby mógł pierwszy zabrać głos, bo musi wyjść. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie przewodniczący, w Polsce jest wiele środowisk, które znają się na transporcie śródlądowym i te środowiska mówią, że można niewielką ingerencją w ekosystem Odry doprowadzić do tego, żeby ten transport śródlądowy się rozwijał. Mam dzisiaj jedno pismo z Politechniki Gdańskiej, które państwu przeczytam i zostawię panu ministrowi i panu przewodniczącemu. Prosiłbym, żeby zastanowić się, czy nie warto byłoby zaprosić pana profesora, który to napisał i jego zespół na którąś z naszych Komisji. Prof. dr. hab. Janusz Kozak, wydział Inżynierii Mechanicznej i Oceanotechniki Instytutu Budowy Okrętów Politechnika Gdańska, pismo jest adresowane do mnie. „W związku z rozpoczęciem prac nad terminalem kontenerowym w Świnoujściu i prezentowanymi w tym czasie obrad Sejmu RP informacjami o wąskich gardłach dostępowych do infrastruktury przeładunkowej Świnoujścia od strony lądu, pragnę poinformować, że w latach 2003–2006 na wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej realizowano projekt pod nazwą: Nowa Generacja Przyjaznych Środowiskowo Statków Śródlądowych i Przybrzeżnych dla Polskiego Systemu Dróg Wodnych Relacji wschód–zachód. W ramach projektu przeprowadzono m. in.: analizę możliwości uprawiania żeglugi komercyjnej na wodach wewnętrznych Polski i Unii Europejskiej, studia nad kierunkami przepływu masy transportowej z głębi lądu do portów morskich, opracowanie wymagań dla nowoczesnych jednostek morskich pływających w relacji rzeka–morze, w tym dla wybranych systemów technicznych tych jednostek, dyskusją nad problemami ekologii napędu, wstępne prace projektowe nad serią transportowych statków śródlądowych. W ramach tego ostatniego zaprojektowano koncepcję m.in. luksusowego statku sanatoryjno–pasażerskiego na wody śródlądowe, a przede wszystkim wielofunkcyjnego zestawu pchanego o bardzo małym zanurzeniu z wymienialnymi modułami funkcjonalnymi do transportu kontenerów, samochodów, ładunków masowych, czy pełnienia funkcji promu. Rozwiązanie to pozwala na transport towarów rzekami bez potrzeby ich regulacji i pogłębiania. Jest w pełni ekologiczne, jak potwierdziły prace wykonane w ramach europejskiego programu „Eureka E13065" w pełni wykonalne. Pozwala na transport towarów po rzekach i kanałach, które obecnie nie są do tego wykorzystane ze względu na niskie stany wód. W wypadku zainteresowania państwa wynikami przedstawionego programu badawczego, jestem gotowy przedstawić państwu prezentację na ten temat. Z poważaniem, pan prof. Janusz Kozak." Zostawiam to pismo panu przewodniczącemu i panu ministrowi i niestety muszę udać

się na inną Komisję, bo będę miał głosowania. Prosiłbym o zastanowienie się, czy nie warto byłoby zaprosić ten zespół na naszą Komisję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, posiedzenia tej Komisji są otwarte dla każdego. Jeżeli są fachowcy, którzy chcieliby wziąć udział dodatkowo w pracach naszej Komisji, to oczywiście… Myślę, że będziemy regularnie wracać do tego tematu z uwagi na jego wagę. Tak jak wracamy chociażby do kwestii budowy tego terminala kontenerowego, czy rozwoju innych portów w Polsce. Pan poseł już wyszedł, ale koledzy posłowie na pewno przekażą panu posłowi, że przy następnym posiedzeniu tej Komisji niech pan poseł o tym przypomni, gdyby wypadło mi to z głowy i oczywiście zaprosimy. To są posiedzenia otwarte i dla przedsiębiorców, i dla ekspertów, i dla organizacji pozarządowych. Każdy ma możliwość uczestniczyć w tych naszych posiedzeniach Komisji, jeżeli ma ku temu merytoryczne albo społeczne uzasadnienie.

Kto z państwa następny? Pan poseł Bogucki, bardzo proszę.

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, ten uspokajający ton, który pan wprowadził to dobrze, natomiast nie do końca wydaje mi się, że jest to zgodne z faktami. Jeżeli mówimy o Parku Narodowym Doliny Dolnej Odry, to ten projekt, przynajmniej tak usłyszałem wczoraj na Komisji środowiska od pana wiceministra Dorożały, ma być już realizowany w październiku. Jest jakaś mapa, wyznaczona ścieżka, żeby już w październiku powoływać ten park. To nie jest tak, że dzisiaj jest jakaś szersza dyskusja na temat tego czy, dlaczego, w jaki sposób, tylko ze strony ministerstwa klimatu jest bardzo jasne wskazanie, że ten park ma powstać i to ma się dokonać prawdopodobnie jeszcze w tym roku. Pan minister mówił o tym, że prawdopodobnie nie będzie to miało wpływu na kwestie związane z żeglownością Odry, na kwestie Odrzańskiej Drogi Wodnej, moim zdaniem z bardzo prostego powodu jest zupełnie odwrotnie. Jeżeli nawet przyjąć to tłumaczenie, że park narodowy będzie obejmował tzw. Międzyodrze, a więc tereny między Odrą wschodnią a zachodnią i nie będzie obejmował swoim zakresem, czyli swoimi granicami, samej rzeki Odry, to przecież dla każdego, kto prowadził jakikolwiek proces inwestycyjny, wydawał jakiekolwiek decyzje związane z inwestycjami jest jasne, że w otulinie parku narodowego właściwie nic nie można zrobić, a jeżeli będzie można to zrobić, to będą to prace tak naprawdę nazwijmy je „kosmetyczne". Żeby była jasność, jako środowisko nie jesteśmy przeciwko temu, żeby zachowywać dziedzictwo przyrodnicze, bogactwo przyrodnicze, bogactwo środowiskowe Odry, ale w sytuacji powołania parku narodowego w Dolinie Dolnej Odry właściwie zablokujemy całą Odrę, nie tylko na odcinku Zachodniopomorskim w okolicach Szczecina, ale cały projekt Odrzańskiej Drogi Wodnej, czyli od Kędzierzyna-Koźla przez Dolny Śląsk, przez Ziemię Lubuską aż do Świnoujścia. Jakie to ma znaczenie? No ma to podstawowe znacznie dla polskich interesów gospodarczych. Mówię „polskich", bo to dotyczy naszych żywotnych interesów. Jeżeli ma być dalej realizowany projekt portu, czy terminala kontenerowego głębokowodnego w Świnoujściu, a taką informację uzyskałem właśnie od Ministerstwa Infrastruktury, to trudno wyobrazić sobie sprawne i ekonomiczne funkcjonowanie tego portu bez drogi wodnej. Rozbudowujemy sieć kolejową. Zapytam zaraz o kwestię dróg, mimo że to nie jest Komisja Infrastruktury, ale jest to szalenie ważne, co dzieje się z drogą S3 i S6, a więc również w kontekście gospodarki morskiej i funkcjonowania Zespołu Portów Szczecin i Świnoujście i ewentualnej budowy głębokowodnego portu kontenerowego. Czy w ogóle jest dyskusja? Wczoraj na komisji środowiska odniosłem wrażenie, że nie ma tej dyskusji, czy relacji między pana resortem a resortem klimatu i środowiska. Resort klimatu i środowiska ma swój plan, jakąś idée fixe, którą chce zrealizować, natomiast właściwie nie spogląda na to, co się dzieje, jeżeli chodzi o nasz rozwój gospodarczy. Bardzo bym prosił pana ministra o odpowiedź na to pytanie, czy jest wymiana dokumentów, informacji, czy są spotkania? Wczoraj dowiedziałem się, że właściwie nie ma tej relacji między dwoma resortami, a moim zdaniem powinna być. Przepraszam, że powiem to tak wprost, ale powinien pan, jako poseł ze Szczecina, a dzisiaj przede wszystkim wiceminister infrastruktury, wytłumaczyć ministerstwu środowiska i kli-

matu, że powołanie Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry jest w poprzek polskich interesów gospodarczych, nie tylko Szczecina, nie tylko Pomorza Zachodniego, ale naszych państwowych interesów.

Często jest nam zarzucane, że mamy jakąś germanofobię. Nie mamy żadnej germanofobii. Prawda jest taka, że zablokowanie tego projektu spowoduje dalszy rozwój portów po naszej zachodniej stronie w momencie, kiedy faktycznie moglibyśmy realizować te interesy u nas w Świnoujściu, w Szczecinie i na Odrze, automatycznie godzimy w interesy niemieckie. Jeszcze raz podkreślę, że nie jest to żadna germanofobia, tylko prosty rachunek, kto na tym zyskuje i kto na tym traci.

Panie ministrze, dopytam jeszcze o te drogi. Jeszcze jako wojewoda wydawałem decyzję o parku narodowym, to było niezwykle trudne, więc wiem, o czym mówię, żeby zbudować ostatni odcinek Świnoujście–Troszyn nie tylko w kontekście turystycznym, ale i parku narodowego. Czy prace zostały podjęte, bo zszedł tam wykonawca? Tak samo, co dzieje się z S6, czyli z drogą łączącą Gdańsk, czy mówiąc szerzej Trójmiasto, ze Szczecinem, bo tam też, jak dobrze pamiętam, 1 marca wykonawca zszedł z budowy? Czy te inwestycje są realizowane i jaki jest postęp prac, bo obie miały być oddane w tym roku – jedna jeszcze przed wakacjami, a druga po wakacjach. Jak to wygląda właśnie w kontekście gospodarki morskiej, bo są to dwa niezwykle ważne tematy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dopowiem tylko w kontekście tej germanofobii, bo rzeczywiście to czasami jest tak prezentowane przez opinię publiczną, że tu jest jakaś fobia. No nie, drodzy państwo, to jest żywotny interes Rzeczpospolitej, który będzie budował mocną konkurencję wobec niemieckich szlaków wodnych. Pozwolę sobie zacytować zdanie pani Steffi Lemke, ministra środowiska Republiki Federalnej Niemiec z sierpnia 2022 r., która powiedziała, że rozbudowa Odry musi zostać zatrzymana, niszczy ona tylko dodatkowo ten cenny ekosystem. Mówiła oczywiście o drodze wodnej, szanowni państwo. Musimy sobie po prostu zdawać sprawę, że jest to ogromna konkurencja i musimy twardo stać po stronie polskich interesów.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie pośle, nie będę używał argumentów dotyczących, jakichś fobii. Kompletnie nie ma to znaczenia dla realizacji tych przedsięwzięć, które są ważne z punktu widzenia wodnych dróg śródlądowych, ważnych dla Zachodniej Polski, dla Pomorza Zachodniego, z którego pan poseł też jest posłem.

Chcę tylko rozwiać wszelkie wątpliwości dotyczące Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry. Prawo wodne, które obowiązuje w Polsce wskazuje jasno, że park narodowy nie może obejmować miejsc, czyli w tym wypadku rzeki, tam, gdzie jest klasa powyżej Ia. W tej chwili na odcinku od Szczecina do Ognicy mamy klasę rzeki wskazaną jako Va. To oznacza, że po prostu park narodowy nie może obejmować tego koryta rzeki, co oznacza, że żegluga śródlądowa nie jest w żaden sposób zagrożona i to wynika z prawa wodnego. Tu chcę państwa zapewnić, jeszcze raz podkreślając, że przepisy prawa, które obowiązują w Polsce wskazują jasno, że na tym odcinku, gdzie jest ta wyższa klasa, przytoczę jeszcze raz, że w tym wypadku jest klasa Va, po prostu nie może tam zostać ustanowiony park narodowy. Nie ma zagrożenia dla żeglowności Odry, gdzie ewentualnie będzie znajdował się park narodowy.

Oczywiście szczegółowe informacje przedstawimy panu posłowi na piśmie, ale te problemy, które pojawiły się kilka dni temu związane z realizacją przez tego samego wykonawcę dwóch odcinków dróg, czyli na części S3 i obwodnicy Koszalina były spowodowane kwestiami dotyczącymi ustalenia potencjalnego wzrostu kosztów. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Szczecinie monitoruje tę sprawę. Wykonawca wrócił na plac budowy i prace są realizowane. W kontekście tego istotnego obszaru, jakim jest dla nas gospodarka morska, mogę jeszcze dodać, że dzisiaj o godzinie 9:00, można powiedzieć, że wracam świeżo z tego spotkania, trwa zespół oceny przedsięwzięć inwestycyjnych dla zachodniego obejścia drogowego Szczecina. Pan poseł wie, jak ważne dla naszego miasta, dla całego regionu i obszaru metropolitalnego jest to przedsięwzię-

cie. Dzisiaj trwa wielogodzinne spotkanie dotyczące odbioru dokumentacji projektowych dla pierwszych dwóch odcinków, czyli dwóch z trzech. Tak ta sytuacja wygląda. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, bardzo proszę do mikrofonu.

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, chciałbym tylko usłyszeć, po pierwsze, czy prace są realizowane na S3 i na S6? I dwa, jak daleko przesunie się termin zakończenia tych prac w kontekście zbliżającego się sezonu, ale także w kontekście kwestii związanych z planowanymi inwestycjami związanymi z gospodarką morską? Kiedy zakończą się prace?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, według informacji, które posiadam, po zejściu z budowy wykonawca powrócił już do realizowania prac. Natomiast pozwoli pan, że po prostu przygotujemy odpowiedź pisemną, dlatego że to są szczegółowe informacje, których w tej chwili nie posiadam. Gdybym wiedział wcześniej, to bym poprosił zespół ministerstwa, aby takie dane przygotował. Zanotuję to i przyślemy panu posłowi szczegółowe informacje.

Natomiast zapytał pan o opóźnienia dotyczące realizacji działań związanych z gospodarką morską. Czy może pan doprecyzować, bo nie wiem, czy dobrze zrozumiałem o co chodzi?

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Mówiłem tylko w kontekście tych dwóch szlaków, czyli w kontekście S3 i S6. Jak to będzie wyglądało w kontekście budowy, czyli to, co państwo zapowiadacie i cieszę się z tego, czyli kontynuacji budowy portu kontenerowego w Świnoujściu.

Panie przewodniczący, jeżeli mogę krótko polemicznie porozmawiać z panem ministrem. Panie ministrze, mam doskonałą świadomość tego, zresztą o tym mówiłem, że w zakresie parku narodowego, w granicach parku narodowego nie będzie Odry. My to wiemy. Tylko mówię również z punktu widzenia swojego doświadczenia jako wojewody. Uzyskanie decyzji środowiskowej na jakiekolwiek prace w otulinie parku narodowego, a Odra będzie bezpośrednio graniczyła z granicami parku narodowego, będzie graniczyło z niemożliwym. To, że dzisiaj Odra nie będzie w granicach parku narodowego z tych powodów, o których pan mówi i ja to wiem, my to wiemy, ale zupełnie inną kwestią, rzeczą jest realizowanie innych inwestycji związanych z żeglownością Odry wtedy, kiedy Odra będzie bezpośrednio graniczyła i bezpośrednio oddziaływała środowiskowo – Odra na park narodowy i park narodowy na Odrę, o tym mówimy, panie ministrze. Jestem absolutnie przekonany, że te inwestycje po prostu będą blokowane z uwagi na kwestie środowiskowe. Doświadczaliśmy tego już wielokrotnie, a tu będziemy mieli absolutną styczność, sąsiedztwo parku narodowego z ewentualnymi na Odrze, które będą w ten sposób blokowane. Sam fakt, że Odra nie będzie w granicach parku niczego tutaj nie zmienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan minister chce się jeszcze odnieść?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Może tylko jednym zdaniem. Oczywiście wymaga to szczegółowego przeanalizowania, natomiast według planów inwestycyjnych m.in. realizacji działań związanych z modernizacją granicznej zabudowy regulacyjnej na Odrze, czyli etapu drugiego, tego, który przytaczał pan przewodniczący z tego wywiadu, dotyczącego zakończenia prac w pierwszym etapie. Przed nami drugi etap zaplanowany na perspektywę 2025–2028. Według tych szybkich konsultacji z zespołem, te działania będą realizowane w miejscu powyżej miejsca, gdzie będzie otulina parku narodowego. Tak to wygląda na obecną chwilę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący Karnowski…

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Proszę państwa, zawsze jest tak, że jest lobby ochrony środowiska, ludzi, którzy chcą robić parki i jest lobby temu przeciwne. Nikomu nie można zabronić tego, że ma takie lobby. Natomiast może warto byłoby zrobić posiedzenie dwóch Komisji na ten temat, podrzucam to panu przewodniczącemu, i po prostu o tym porozmawiać.

Powiem jeszcze jedno, proszę państwa, tak się oburzamy, że jeżeli powołano by park narodowy na Odrze, to ta sytuacja mogłaby być kłopotem z uzyskaniem jakichkolwiek pozwoleń na Odrze, ale chciałbym przypomnieć, że Wody Polskie były tą instytucją, w której w ogóle nie przyjęło się KPO. Jeżeli w ostatnich latach ktoś chciał uzyskać jakąkolwiek zgodę wykonywania czegokolwiek na drogach wodnych, czy położenia kabla pod ciekiem wodnym, to czekał ponad rok, bo tam KPO się nie przyjęło.

Druga rzecz, którą chciałbym przypomnieć – to państwo przyjęliście ustawę, która tak łatwo rewaloryzuje finanse prac budowlanych. Strasznie cierpią na tym samorządy i także strasznie cierpi na tym państwo. Nie ma się co dziwić, że mamy budżet na coś w wysokości 1 mld zł, a później wychodzi nam 1,2 mld zł, bo tak łatwo przyjęliście tę ustawę o rewaloryzacji. Na szczęście wróciła ta budowa drogi S6 z powrotem na dobry czas i mamy ją z powrotem, ale za chwilę będzie atakowanie, dlaczego jest rewaloryzacja tego zadania inwestycyjnego.

Panie przewodniczący, skłaniałbym się do tego postulatu, że może spotkalibyśmy się z komisją ochrony środowiska i wspólnie porozmawiali o żeglowności na Odrze.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobry postulat i myślę, że za jakiś czas to zrealizujemy – może za miesiąc, może nie w następnym, ale może za dwa posiedzenia to zrobimy. Muszę porozmawiać z przewodniczącą komisji ochrony klimatu i środowiska.

Pan poseł Hreniak zgłaszał się wcześniej…

Poseł Paweł Hreniak (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Wzmacniając głos kolegi Zbyszka Boguckiego, szanowni państwo, jeżeli faktycznie powstanie Park Narodowy Dolna Odra, wiemy dobrze, że lobby ekologiczne, o którym mówił pan poseł, które jak widzimy ma mocne wsparcie również po stronie naszych sąsiadów, maksymalnie wykorzysta tę możliwość, aby zablokować jakikolwiek rozwój żeglugi śródlądowej na Odrze. Rozumiem, że spotykamy się na posiedzeniu Komisji żeglugi śródlądowej, Komisji, której zależy na rozwoju gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Rozumiem, że osoby, które są w tej Komisji, mają przede wszystkim taki cel swojej aktywności publicznej. Panie przewodniczący, może dobrym pomysłem jest, żeby Komisja przyjęła również stanowisko w tym zakresie, bo faktycznie jest tak, że daje się ogromne narzędzie, które w mojej ocenie zostanie wykorzystane do zblokowania jakiegokolwiek rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze.

Przypomnę, że państwo polskie poczyniło już w tym zakresie pewne działania i to nawet niemałe. Pochodzę z Dolnego Śląska, z Wrocławia, gdzie po latach zakończyliśmy modernizację stopnia wodnego w Malczycach. Dokończyliśmy Wrocławski Węzeł Wodny, który oczywiście w dużej części jest narzędziem ochrony przeciwpowodziowej, ale również narzędziem do prowadzenia żeglugi śródlądowej. W końcu mamy zbiornik w Raciborzu, który może być dostosowany do tego, żeby wspomóc tę żeglugę. W końcu zostało odtworzone Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Rozpoczęły się działania związane z tworzeniem nowych stopni wodnych na dalszych odcinkach Odry. To są wszystkie działania, które odbywały się w ostatnich latach i tylko tą jedną decyzją, w jakimś zakresie mogą być one zmarnowane. Wskazuję Wysokiej Komisji na ogromne zagrożenie wynikające właśnie z decyzji o usytuowaniu w tym miejscu parku narodowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc…

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Oczywiście dyskusja jest żywa i szczerze mówiąc ta propozycja, żebyśmy spotkali się z komisją klimatu i środowiska i z ekologami jest oczywiście

pożyteczna, ale przypominam sobie, że mieliśmy takie komisje już w poprzedniej kadencji. Kończyło się to totalną kłótnią obu stron, nikt nikogo nie przekonał. Oczywiście jedna strona jest zdecydowanie przekonana, że tylko i wyłącznie wartości przyrodnicze i ekologiczne, natomiast druga strona wartości propaństwowe, interesu Polski, interesu narodowego. Szczerze mówiąc tamte dyskusje były bardzo głośne, ożywione. Szczerze mówiąc można rozmawiać, tylko na takie ważne argumenty, a jeden z ważnych argumentów jest taki, że proszę zwrócić uwagę, że strona niemiecka bardzo propaguje i bardzo wzmacnia to byśmy tworzyli tutaj Park Narodowy Doliny Odry. Tymczasem w Niemczech żegluga śródlądowa jest praktycznie priorytetem gospodarki narodowej. Tam praktycznie się płynie na żegludze śródlądowej. Przypomnę i podkreślę, że Duisburg jest praktycznie największym portem śródlądowym w Europie. Cała rzeka Ren jest praktycznie zabudowana. Tam są same inwestycje. To nie przeszkadza Niemcom w cieszeniu się walorami przyrodniczymi, ekologicznymi itd, aczkolwiek cały czas to rozbudowują. Mało tego, ministerstwo transportu przeznaczyło w tym roku o wiele więcej środków finansowych na kwestie dróg śródlądowych, przypomnę – 725 mln Euro + 450 mln Euro na utrzymanie infrastruktury transportowej. Proszę zwrócić uwagę, jakie są to potężne pieniądze. Oni wiedzą, że transport i żegluga śródlądowa to jest nie tylko priorytet, ale i przyszłość. Z drugiej strony mówimy o parku narodowym, ale to Komisja Europejska cały czas propaguje i naciska na to, żebyśmy przeszli z transportu drogowego na właśnie transport wodny, bo jest niskoemisyjny, efektywny. Na jedną barkę można włożyć sześćdziesiąt kontenerów. To jest wydźwięk całości i implikacja tego, co może się stać, jeśli nie będziemy rozwijać drogi wodnej. To jest przyszłość. Musimy łączyć się z Czechami, z Austrią, z Węgrami, bo to jest praktycznie taka perspektywa. Ta specustawa odrzańska z 13 lipca 2023 r. daje właśnie taką inicjatywę. Daje wiarę i nadzieję, że właśnie idziemy tymi szlakami wodnymi, bo to jest perspektywa. Natomiast to, że Niemcy chwalą nas za to i chcą, żebyśmy mieli tutaj tylko walory ekologiczne w aspekcie ich wycieczek, to jest dobre, ale to jest czysty protekcjonizm w wydaniu Niemiec – nasz interes nade wszystko, a inni mogą sobie to podziwiać. Oczywiście to jest bardzo ważne, bo nikt nie neguje ważności wartości ekologicznej, czy też walorów krajobrazowych, natomiast musimy być też racjonalni, pragmatyczni w aspekcie przyszłości. Transport drogowy jest już w zaniku i on będzie w zaniku. Jeśli „Fit for 55" wejdzie i da jeszcze większe ograniczenia, zresztą chcecie już do 90% ograniczenia CO_2, to praktycznie ten transport drogowy będzie zanikać. Transport kolejowy, ale nade wszystko transport wodny.

Panie ministrze, odnoszę wrażenie, że co innego mówicie półoficjalnie, a półoficjalnie co innego robicie. Z jednej strony Niemcy potwierdzają, że już praktycznie zatrzymujemy budowę i rozbudowę hydrotechnicznych kwestii na Odrze, będziemy robić tam park narodowy, a tymczasem państwo jako ministerstwo klimatu, ministerstwo infrastruktury przemykacie po tym temacie, żeby nic nie powiedzieć jasno. Szczerze mówiąc mógłbym spytać pana ministra, czy pan jest osobiście albo jako reprezentant rządu za tym, żebyśmy zahamowali infrastrukturę hydrotechniczną i w ogóle, rozbudowę i rewitalizację rzeki Odry, czy też jest pan za tym, żebyśmy tworzyli tutaj tylko i wyłącznie walory krajobrazowe i wartości przyrodnicze? To jest też ważne, tylko jeszcze raz podkreślam – Niemcy mają zabudowany cały Ren, Holandia, Francja mają transport wodny wykorzystany w 70%, natomiast my idziemy w takim kierunku, żebyśmy byli zapleczem dla zagranicznych turystów. Natomiast nic, jeśli chodzi o wartości gospodarcze, interes gospodarczy i interes narodowy kraju. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, pojawiło się pytanie do pana.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Naszym celem jako polskiego rządu i Ministerstwa Infrastruktury jest dbanie o to, żeby żegluga śródlądowa rozwijała się mając oczywiście na uwadze te aspekty środowiskowe, które są istotne. Chcę tylko powiedzieć panu posłowi, że przecież te inwestycje, o których mówiliśmy, czyli m.in. modernizacja zabudowy regulacyjnej na Odrze, ten etap pierwszy, który skończył się w marcu, przecież to jest inwestycja wynikająca z polsko–niemieckiej umowy. Etap drugi, który ma być realizowany w zupełnie innym miejscu, niż

znajdowałby się Park Narodowy Doliny Dolnej Odry też jest wynikiem tej umowy, czyli umowy polsko-niemieckiej o przeciwdziałaniu zagrożeniu powodziowemu na Odrze granicznej i utrzymaniu żeglugi. Przecież to są inwestycje, które również wynikają z realizacji wspólnych celów, które zostały zrealizowane wspólnie z naszymi zachodnimi sąsiadami. Podkreślam jeszcze raz, naszym celem jest wspieranie tej gałęzi transportu, mając na uwadze wszystkie jego zalety, które zresztą wynikają ze strategicznych dokumentów Unii Europejskiej. W tym zakresie nic się nie zmieniło.

Pan poseł mówi o tym, że co innego jest mówione, a co innego jest robione. Nie widzę tutaj żadnych różnic, bo to, co powiedziałem jest dokładnie zgodne z tym, co robimy. Mógłbym powiedzieć, że jest odwrotnie, że przez ostatnie lata dużo mówiono, a wskaźniki, które są oficjalnymi danymi Głównego Urzędu Statystycznego pokazują jasno, że pomimo wielu zapewnień i haseł o wspieraniu rozwoju żeglugi śródlądowej, wielkość ładunków, które zostały przetransportowane właśnie w transporcie krajowym od 2015 r. spadła o ponad 55%, panie pośle. Jeśli chodzi o to, jaka jest różnica między deklaracjami a realnymi działaniami, to myślę, że te dane mówią same za siebie i mogę je panu również przedstawić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze, muszę polemizować. Od wielu lat stale obserwujemy obniżający się poziom wody w tych wodach, które dotychczas były wodami, które rzeczywiście można było, w jakimś zakresie wykorzystywać jako żeglugę śródlądową. Właśnie w wyniku tego, że przez wiele lat instalacje na tych rzekach nie były finansowane, nie były modernizowane, nie były budowane nowe, to tego poziomu wód nie dało się utrzymać i stąd są te spadki. Wbrew temu, co sugeruje pan minister, w ostatnich latach, chociażby na samej Odrze, te kwestie, które zostały już zakończone, to były inwestycje rzędu setek milionów złotych. Zupełnie nie zgodzę się tu z opinią pana ministra.

Pan poseł Bogucki chciał się odnieść.

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, wspomniał pan o umowie z 2015 r. Zakładam, że ma pan tę wiedzę, a jeżeli nie, to trzeba bardzo uważnie na to spojrzeć, bo mówi pan o tym, że ona jest absolutnie niezagrożona. Pamiętam z poprzedniego roku, że jako wojewoda zachodniopomorski poproszony przez ówczesną minister klimatu i środowiska uczestniczyłem w konferencji w Schwedt i tam przywoływana już dzisiaj pani Steffi Lemke, a więc odpowiednik naszego ministra konstytucyjnego środowiska i klimatu, powiedziała, że tę umowę trzeba wypowiedzieć. Ona mówiła to wprost na konferencji. Mówiła, że ta umowa jest szkodliwa dla Odry, że trzeba renaturalizować Odrę, czyli doprowadzić do stanu sprzed kilku wieków, bo to nie chodzi o cofnięcie się kilka, kilkanaście, czy kilkadziesiąt lat. Te słowa były wypowiadane nie przez jakiegoś urzędnika, kogoś, kto nie bierze odpowiedzialności politycznej, tylko przez ministra konstytucyjnego Republiki Federalnej Niemiec. Mówiła o tym Steffi Lemke, że tę umowę należy renegocjować, a ewentualnie ją wypowiedzieć. Kiedy pytałem, jakie są tego podstawy, to nie uzyskałem tej informacji. Wtedy powiedziałem: pacta sunt servanda – umów należy dotrzymywać. Pytanie, jakie jest państwa stanowisko, panie ministrze, jako dzisiejszego rządu polskiego wobec takich jasnych i twardych zapowiedzi ze strony niemieckiej, że ta umowa jest szkodliwa dla Odry. Nie byłbym taki spokojny, jak pan minister, że nic złego się nie dzieje i mamy te umowy. Ona faktycznie obowiązuje, ale strona niemiecka ją absolutnie podważa. To jest niezwykle niebezpieczne, bo to pokazuje pewien kontekst, czy otoczenie tej sytuacji.

Znowu, to nie jest żadna germanofobia, tylko Niemcy będą realizować własne interesy gospodarcze. Im my jesteśmy silniejsi na Odrze, im my jesteśmy silniejsi przy Bałtyku, tym bardziej tracą po stronie zachodniej, po stronie niemieckiej. To jest zwykła, oczywista, prosta gra interesów. Tam, gdzie mamy wspólne interesy, to realizujmy je wspólnie, ale tam, gdzie interesy polskie są sprzeczne z interesami niemieckimi, to realizujmy interesy polskie. Nie można mówić, że nie ma żadnego problemu, bo ten problem ewidentnie jest, a jeszcze raz podkreślę, że on wybrzmiał z ust pani minister, ministra konstytucyjnego niemieckiego rządu.

Nie wspominałem o tym, bo to nie wybrzmiało, ale mówimy także o porcie instalacyjnym w Świnoujściu. Odwołam się znowu do swojego doświadczenia jako wojewody, wydawałem dwie decyzje – najpierw na zburzenie starego nabrzeża i budowę nowego dla Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście właśnie w Świnoujściu, inwestycje Orlenu, ale także z inwestorami zagranicznymi, dla elementów instalacji farm wiatrowych. Bez Odrzańskiej Drogi Wodnej to wszystko zostanie tak naprawdę zaduszone. To dzisiaj nie są jakieś nasze przepychanki polityczne, bo bardzo dziękuję za merytoryczny ton i pana ministra, i tego naszego dzisiejszego spotkania, może poza tym wyjątkiem kto, ile i dlaczego zrobił, ale tutaj powinniśmy być, jak jedna pięść. Bez względu na to, czy jesteśmy z tej, czy z innej strony sceny politycznej, tu chodzi o polskie interesy w kontekście kolejnych kilkudziesięciu lat.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, nie ma żadnych oficjalnych stanowisk potwierdzających te słowa, które pan przytoczył. Chcę powiedzieć jasno, że za realizację tej umowy ze strony Republiki Federalnej Niemiec bezpośrednio odpowiada Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, tak się nazywa, a nie ministerstwo środowiska, działania są realizowane w ramach bilateralnej współpracy, są również przewidziane w najbliższych dniach. 15 maja, tym razem właśnie po stronie niemieckiej, odbędzie się kolejne, bo już szóste wspólne posiedzenie komitetu polsko–niemieckiego właśnie do spraw wdrażania umowy pomiędzy rządem Rzeczpospolitej Polskiej a rządem Republiki Federalnej Niemiec o wspólnej poprawie sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko–niemieckim, czyli tej umowy z maja 2015 r. Tym razem jest to organizowane właśnie przez stronę niemiecką. Zostaliśmy zaproszeni do tych rozmów. Nie ma żadnych przesłanek, które potwierdzałyby, że ta opinia, którą pan przytoczył ma jakiekolwiek oficjalne odzwierciedlenie w stanowisku rządu Republiki Federalnej Niemiec, a wręcz przeciwnie, bo te działania, zgodnie z tym, co jest zapisane w tej umowie, są konsekwentnie realizowane. 15 maja właśnie w miejscowości Niederfinow odbędzie się kolejne, już szóste posiedzenie tego komitetu sterującego.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Teraz pan przewodniczący Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Słuchajcie państwo, potraktowałbym tę dyskusję jako pewną wiadomość, którą mamy, że z jednej strony są ekologowie, czy środowisko ekologiczne, po części czuję się z nimi związany, którzy będą bronić pewnych rzeczy i są środowiska gospodarcze, które mają inne interesy. Pewnie trzeba to gdzieś wyważyć. Według mnie drogi wodne są bardzo ekologicznym rozwiązaniem. Nie znam tamtego stanowiska, znam zdanie tego. Chociaż nie ma się co dziwić, że najbardziej przyjaznym krajem według części z nas są Stany Zjednoczone. Są interesy Stanów Zjednoczonych i są interesy Polski. Tak samo, jak są interesy Niemców, tak są interesy Polski. Zawsze tak jest. Rozumiem, że przyjęliśmy do wiadomości, że strona niemiecka bardzo by się ucieszyła, gdyby jedynymi portami na północy Europy były porty niemieckie, a jedyną żeglowną rzeką byłby Ren. Ale mamy trochę inne interesy i jestem przekonany, że polski rząd, obojętnie, z jakiej byłby barwy, to interesują go polskie interesy. Proponuję, żebyśmy przyjęli to do wiadomości i po prostu przeszli w tej dyskusji do kolejnego punktu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan poseł Hoc…

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Ja tylko jedno zdanie. Dla ogólnej narracji podkreślę, że teraz budowana jest nowa podnośnia na kanale Odra–Hawela, gdzie podnosi się statki śródlądowe na wysokości 36 m, więc jest to potężna inwestycja. Stara zostaje zdezaktualizowana. Popatrzcie, jak właśnie

w Niemczech inwestują w żeglugę śródlądową. Tylko tyle, to dla takiej informacji. Podnoszą statki na 36 m, aby usprawnić żeglugę śródlądową właśnie w aspekcie żeglowności.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Poseł Bogucki…

Poseł Zbigniew Bogucki (PiS) – spoza składu Komisji:

Przepraszam, ale już bardzo krótko. Jeszcze jedna kwestia związana z portem kontenerowym w Świnoujściu. Jak dobrze pamiętam, to w październiku zeszłego roku wydana została przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska decyzja środowiskowa dotycząca portu kontenerowego w Świnoujściu. Wiem, że została ona zaskarżona przez trzy podmioty. Jeden to była jakaś organizacja, nazwijmy ją ekologiczna, ze strony niemieckiej. Drugi nie pamiętam, czy to był podmiot polski, czy niemiecki. Na pewno była zaskarżona przez miasto Świnoujście. Panie ministrze, na jakim etapie to jest, dlatego że ze strony RDOŚ w Szczecinie ta decyzja była pozytywna i otwierająca możliwość realizacji tej inwestycji. Nastąpiło przedłużenie terminu na wydanie decyzji przez GDOŚ. Czy nastąpiło już wydanie decyzji przez GDOŚ, czy pan minister ma wiedzę w tym zakresie? Jeżeli nie nastąpiło, to kiedy możemy spodziewać się tej decyzji? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pozwólcie państwo, że odpowiem najpierw na to, co powiedział pan poseł Hoc. Właśnie tam, gdzie jest ta podnośnia Niederfinow, tam odbędzie się to spotkanie komitetu polsko–niemieckiego. Właśnie połączenie tego kanału i realizacja takich inwestycji połączy właśnie stronę niemiecką i dlatego ta część Odry, szczególnie na północ od tego miejsca, gdzie jest… To jasno pokazuje, że moim zdaniem te obawy o tym, że strona niemiecka chciałaby to zablokować w kontekście realizacji tak ważnego przedsięwzięcia, jak ta podnośnia, która znajduje się w miejscowości Niederfinow, byłoby po prostu nieracjonalne, dlatego że jest to połączenie konkretnego szlaku wodnego. Patrzę na to kompleksowo.

Odpowiadając na pytanie pana posła Boguckiego, z naszej strony jako Ministerstwo Infrastruktury i zarząd morskich portów prowadzimy wszystkie działania zgodnie z przyjętymi założeniami. Tak jak powiedziałem wcześniej, mamy już pozwolenie lokalizacyjne na realizację tej inwestycji. Urząd Morski w Szczecinie oprócz tego, że wybrał wczoraj wykonawcę dokumentów, które pozwolą na przygotowanie inwestycji pod względem pogłębienia tego toru wodnego, to zlecił również przetarg na wywiad ferromagnetyczny, czyli sprawdzenia dna morskiego miejsca, w którym będzie realizowany falochron osłaniający port kontenerowy. Te wszystkie działania się toczą. Rzeczywiście generalny inspektor ochrony środowiska, tak wynikało z uzasadnienia, że w związku ze skomplikowanym charakterem sprawy potrzebuje więcej czasu, aby to rozpatrzeć. Myślę i mam taką nadzieję, że do czerwca uda się tę sprawę pozytywnie zamknąć, tak abyśmy mieli komplet tych dokumentów, które są dokumentami środowiskowymi, które potwierdzą decyzję Regionalnego Inspektora Ochrony Środowiska. Tak to wygląda. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panie ministrze, mam jeszcze kilka pytań. Odnośnie tej informacji, którą pan minister nam przekazał, na drugiej stronie informacji w kontekście ustawy o rewitalizacji rzeki Odry wskazują państwo, że wymaga ona zmiany pewnych przepisów. Na końcu piszecie państwo w ten sposób: nowe propozycje przepisów także w szerszym zakresie powinny uwzględniać głos środowiska naukowego i społecznego. Poproszę pana ministra o informację, jakie te głosy powinna uwzględniać i o jakie środowiska naukowe i społeczne tutaj chodzi.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Po pierwsze, powinna uwzględniać racjonalizację tych założeń, które zostały przedstawione w tej ustawie. Chcę państwu powiedzieć, że ustawa, która została przyjęta w tamtym roku, o rewitalizacji Odry zawiera w sobie szereg inwestycji, które mówiąc wprost nie dotyczą Odry, bo są rozsiane po całej Polsce. Jeśli chodzi o szczegółowe infor-

macje, to jest oczywiście przesłanie, które dotyczy konsultacji z tymi, którzy są żywotnie zainteresowani sprawami dotyczącymi rewitalizacji Odry po tej katastrofie, która miała miejsce w 2020 r. Stała się bardzo zła sprawa. Jak państwo wiecie, spotkało się to z bardzo dużym zainteresowaniem opinii publicznej, był to ogromny problem. W przyszłości chcemy zapobiegać takim zagrożeniom, więc to jest oczywiste, że wypracowanie jakichkolwiek zmian, które pozwoliłyby na zrobienie kroku do przodu i poprawienie tej sytuacji, wymaga szerokich konsultacji, więc chodzi tutaj o ogólne uwzględnienie strony społecznej, a nie jakiś konkretny jeden, czy drugi podmiot. Zainteresowanie tym tematem stanowi bardzo szerokie grono podmiotów, organizacji pozarządowych i też mieszkańców terenów położonych nad Odrą. Patrzymy na to tylko w takim aspekcie. Jeżeli ktoś z zespołu chciałby coś uzupełnić, to bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej Ministerstwa Infrastruktury Edyta Tuźnik-Kosno:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowna Komisjo, kwestia jest następująca, w tym momencie będzie powoływana Państwowa Rada Gospodarki Wodnej jako organ opiniotwórczy, a automatycznie też w tym momencie trwają również prace chociażby nad katalogiem zmian renaturalizacyjnych, jeżeli chodzi o kwestie związane z ustawą o Odrze. W tym momencie czynione są kwestie legislacyjne i trwają prace. Jakieś bardziej szczegółowe informacje do tego sprawozdania, do tej informacji… Panie przewodniczący, jest dosyć krótki okres obowiązywania tej ustawy, ponieważ część przepisów weszła w życie 7 października i dopiero w kolejnych terminach mają wejść kolejne przepisy, zatem jest to dość krótki okres. Tak czy inaczej widzimy pewną potrzebę dokonania potrzebnych zmian.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie ma pana ministra Koperskiego, nie dotarł?

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Nie ma.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli rozumiem, że to zdanie w tej informacji jest po prostu źle sformułowane? Czym innym jest kwestia konsultacji, jakichś przyszłych zmian, a czym innym jest napisanie, że: powinna uwzględniać głos. Jeżeli pisze się, że powinna uwzględniać głos, to znaczy, że zostały przyjęte jakieś konkretne zmiany do zmian.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Panie przewodniczący, ponieważ jest sygnalizowane kilka problemów, to staramy się w tym momencie, jeżeli chodzi o prace legislacyjne, mamy na uwadze skargi, wnioski itd. Ten element był zawsze analizowany podczas przygotowań, prac legislacyjnych. Stąd naszą intencją jest wysłuchanie i wzięcie pod uwagę wszelkich sugestii i propozycji. Tak jak powiedziałam, takim organem, który właśnie w tym momencie jest powoływany jest Państwowa Rada Gospodarki Wodnej, która na pewno będzie opiniować ten element. Jest kadencyjność tego organu i w tym momencie będzie nowy skład tej rady.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy przedstawiciel naszej Komisji będzie wchodził w skład tego ciała doradczego, jak rozumiem?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Panie przewodniczący, jest konkretna ustawa, która mówi, że w skład wchodzą przede wszystkim instytuty naukowe, wchodzą organizacje pozarządowe, w tym momencie wchodzą zespoły, jeżeli chodzi o kwestię środowiska raczej nierządowego. Natomiast w tym konkretnym przypadku jest to dokładnie ustalone, jeżeli chodzi o zakres takiej rady. Jeżeli będzie potrzebna taka informacja, to chętnie ją przygotujemy, na jakim to jest etapie. Z tego, co wiem, to na początku maja pan minister będzie chciał powołać nowych członków Państwowej Rady Gospodarki Wodnej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. A w jaki sposób pan minister będzie decydował, kto do tej rady ma zostać zaproszony?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

To jest kwestia zgłoszenia odpowiednio organizacji, które są po prostu wymienione w ustawie o prawie wodnym. Konkretne organizacje przesyłają w tym momencie swoich przedstawicieli. Jest to np. klub Ratujmy Rzeki, WWF, czy też ewentualnie instytuty bądź uczelnie wyższe, które w tym momencie zajmują się kwestiami związanymi z ochroną środowiska, gospodarką wodną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Panią dyrektor poproszę, żeby przekazać Komisji listę tych podmiotów, przedstawicieli, którzy będą członkami tego gremium i jak rozumiem, którzy będą tym głosem naukowym i społecznym, który będzie brany pod uwagę, a być może nie będzie brany pod uwagę, ale będą proponować zmiany w zakresie tej ustawy.

Poseł Paweł Hreniak (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, można? Tutaj. Dwa krótkie pytania z mojej strony, zgłasza się też pani poseł. Chciałem spytać o termin, kiedy pojawią się rekomendacje tego zespołu co do ustawy? Czy tam jest jakieś określenie terminu, w którym poznamy rekomendacje do zmiany ustawy? Pani dyrektor, jeżeli można byłoby prosić o odpowiedź.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Jeżeli chodzi o zmianę ustaw i jeżeli chodzi o Państwową Radę Gospodarki Wodnej, to w tym momencie jest to organ, który działa absolutnie niezależnie. Natomiast w tym konkretnym przypadku, jeżeli chodzi o propozycję zmian legislacyjnych, to idzie to naturalnym trybem konsultacji społecznych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Popiołek…

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Chciałam zapytać o kwestie związane z obecnie obowiązującą ustawą, czyli, jak wygląda kwestia kontroli pozwoleń wodnoprawnych na Odrze? Czy podejmują państwo, jakieś konkretne działania związane z analizą wyników, chociażby w tych punktach, w których bada się przewodność Odry? Czy możemy spodziewać się jakichś zmian, jeżeli chodzi o kwestie związane z mechanizmem wydawania pozwoleń wodnoprawnych w kontekście tego, o czym mówią organizacje pozarządowe, czyli np., żeby były one warunkowe, żeby dotyczyły również stanu Odry, temperatury? To była jedna z tych przyczyn, dlaczego mieliśmy katastrofę na Odrze. Dziękuję.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Szanowna pani poseł, szanowni państwo, jeżeli chodzi o przekazaną informację, to Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie na tę chwilę, w okresie osiemnastu miesięcy od wejścia w życie wyżej wymienionej ustawy, poddało weryfikacji 255 pozwoleń. Natomiast zakończono przegląd 58 pozwoleń wodnoprawnych, z czego w jednym przypadku został skierowany wniosek do organu wyższej instancji o przeanalizowanie, czy nie zachodzą przesłanki do stwierdzenia nieważności tej decyzji. Jeżeli chodzi o bardziej szczegółowe informacje w tym zakresie, to mam tutaj przedstawiciela Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie i prosiłabym o bardziej szczegółowe udzielenie odpowiedzi.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Jeszcze chciałam zapytać, czy została dokonana też inwentaryzacja instalacji, które uchodzą i prowadzą do Odry? Doskonale wiemy, że mamy z tym kłopot i na większych, i na mniejszych rzekach. Czy mogłabym prosić o uzupełnienie i odpowiedź również na to pytanie?

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Szanowna pani poseł, tak, oczywiście trwają prace, bo wiadomo, że kwestia złotej algi dalej jest niestety bardzo poważnym problemem. W tej chwili, aktualnie oczywiście pra-

cują zespoły monitorujące, jeżeli chodzi o zarządzanie kryzysowe. Również jest to zespół w Ministerstwie Infrastruktury. Natomiast, jeżeli chodzi o kwestie rozwiązań bardzo szczegółowo–technicznych, to w tym momencie, jeżeli mogę, to poproszę przedstawiciela Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o dokładną odpowiedź. Nie mam materiałów co do tak szczegółowych kwestii. Jeżeli potrzeba, to bardzo chętnie ustosunkujemy się do tego na piśmie.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Będę bardzo wdzięczna za przesłanie tej informacji również do wszystkich członków Komisji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł, czy chciałaby pani dodatkowych informacji ze strony przedstawiciela Wód Polskich?

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica):

Jeżeli pan, czy pani przedstawiciel jest gotowy, to tak, z wielką chęcią.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Panie przewodniczący, pani Małgorzata Moś, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Zapraszam.

Zastępca dyrektora Departamentu Usług Wodnych Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Małgorzata Moś:

Dzień dobry, witam serdecznie. Jeżeli chodzi o takie bardziej szczegółowe dane, oczywiście pani dyrektor powiedziała o tym, że robimy przeglądy pozwoleń wodnoprawnych, które dotyczą w swoim zakresie głównie Odry. Państwowe Gospodarstwo Wody Polskie realizuje to zadanie od początku funkcjonowania i realizacji ustawy Prawo wodne. W każdym roku są zaplanowane i przeprowadzane przeglądy pozwoleń wodnoprawnych nie tylko w skali regionów nadodrzańskich, ale również w skali całej Polski. Planujemy średnio od ok. 3,5 tys. do 4–5 tys. takich pozwoleń wodnoprawnych, wobec których są dokonywane takie przeglądy pozwoleń wodnoprawnych. Zgodnie z przepisem art. 416 te przeglądy dotyczą pozwoleń, które są udzielane na pobór wód oraz na odprowadzanie do wód lub do ziemi. My oczywiście wykonujemy przeglądy pozwoleń wodnoprawnych, zawsze to podkreślam, bo często jest to mylone z pozwoleniami zintegrowanymi. Pozwolenia zintegrowane również są poddawane przeglądom, ale przez organy, które je wydają, czyli przez marszałków województw. Są odrębnym trybem, odrębną ustawą niż Prawo wodne.

Jeżeli chodzi o takie działania bardziej techniczne, to ustawa o rewitalizacji rzeki Odry wprowadziła nam mechanizm wskazany w art. 190a, obecnie ustawy Prawo wodne, który daje nam możliwość uniemożliwiania korzystania z różnego rodzaju urządzeń, które wprowadzają ścieki do wód lub do ziemi, a np. nie mają pozwoleń wodnoprawnych. Oczywiście podejmowaliśmy te działania dużo wcześniej. Tak naprawdę, to były one już podejmowane od 2021 r. Była to naprawdę katorżnicza praca polegająca na tym, że musieliśmy zidentyfikować, mówiąc kolokwialnie, ten każdy wylot, który znajdował się w okolicach jakiegokolwiek cieku. Dużo z tych urządzeń nie posiadało pozwoleń wodnoprawnych. Trzeba podkreślić też to, że często były to urządzenia, które miały kilkadziesiąt lat, które w ogóle już nie funkcjonowały. Ktoś je po prostu wykonał, kiedyś z nich korzystał, myślę, że od wielu lat z nich nie korzystano, dlatego też nikt nie regulował stanu formalnoprawnego tych urządzeń. Na obszarze całego kraju zidentyfikowaliśmy mniej więcej 5 tys. takich urządzeń, które nie posiadały pozwoleń wodnoprawnych, były czynne lub nieczynne. O ile dobrze pamiętam, to duża część, bo chyba ok. 1,5 tys. urządzeń podlegała różnego rodzaju działaniom formalnoprawnym, czyli np. likwidacji lub legalizacji. Mówiąc ogólnie zamknęliśmy dość dużą część tych urządzeń, bo ok. 1,4 tys. Oczywiście robiliśmy to do momentu wejścia przepisu art. 190a, powiedzmy jako właściciel tego obszaru, na którym one się znajdowały. Od momentu wejścia w życie tego przepisu możemy już bardziej prawnie sankcjonować wykonywanie tego typu uniemożliwiania korzystania z tego typu obiektów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję pani.

Szanowni państwo, mam jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Strona druga pana informacji, pozwolę sobie zacytować w kontekście „Krajowego Programu Żeglugowego do 2030 r.", czyli przyjętego strategicznego dokumentu rządu polskiego. „Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło proces aktualizacji założeń dokumentu, tak aby program uwzględniał również cele środowiskowe i ochronę wód. Na przełomie I i II kwartału planowane jest rozpoczęcie prekonsultacji społecznym z ekspertami oraz organizacjami społecznymi w celu wspólnego wypracowania kierunków zmian." Też w kontekście tego, co mówiła pani dyrektor, uczulam przedstawicieli rządu i państwa administrację, żeby bardzo zważać na to, z kim wchodzi się we współpracę konsultacyjną. Są podmioty, które cieszą się ogromną renomą, ale, jak popatrzymy w detale, to ta renoma często jest niezasłużona. Pani dyrektor sama wymieniła taką organizację, jak WWF. To chyba jedna z największych działających na naszym kontynencie organizacji pozarządowych. Przypomnę państwu, że ta organizacja przy realizacji Nord Stream 1 przyczyniła się bardzo negatywnie do tego procesu. Na początku walczyła z realizacją Nord Stream 1, wskazując na jego potencjalne niebezpieczne skutki dla środowiska Morza Bałtyckiego, po czym, kiedy Gazprom przekazał 10 mln zł na sztucznie stworzoną organizację pozarządową, w której skład weszły trzy organizacje pozarządowe, takie konsorcjum ekologicznych organizacji pozarządowych, a jedną z nich było właśnie WWF, to po tym, jak otrzymali te 10 mln Euro, WWF przestał protestować wobec Nord Stream 1. Pamiętajmy o tym, że trzeba bardzo zważać na to, co prezentują te organizacje pozarządowe, kto tak naprawdę za nimi się kryje, nawet, jeżeli mówimy o tych największych organizacjach. Można by dłużej wchodzić w te kwestie, ale myślę, że nie o to chodzi.

Dlatego też, panie ministrze, jeżeli jest pan teraz przygotowany, zakładam, że nie, bo to dość szczegółowa informacja, o przekazanie Komisji tego, z kim państwo zamierzacie zrealizować te konsultacje z ekspertami i organizacjami pozarządowymi. Dokładnie, kto z imienia i nazwiska i jaką organizację reprezentuje.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jesteśmy gotowi.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A, to bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Jeśli mogę, Monika Niemiec-Butryn, zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ta informacja została przekazana do 57 podmiotów i do bardzo szerokiego kręgu. Przede wszystkim są to podmioty, z którymi normalnie konsultujemy, czyli wszelkie organizacje związane z żeglugą śródlądową, a także JST, bo oni z nami dość mocno współpracują, a także oczywiście organizacje ekologiczne. Możemy państwu przesłać z imienia i nazwiska. Jest to 57 organizacji, mamy tam wszystkie szkoły, technika, szkoły wyższe, które się tym zajmują. Staraliśmy się wysłać, tak aby był to właśnie wyważony głos, bo mamy dokładnie takie spostrzeżenia, że dużo jest szumu, a jak przyjdzie co do czego, to dobrze wiedzieć, jakie są uwagi do tego dokumentu. Przypominając, ten dokument był dość długo kończony, bo podlegał transgranicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Właśnie w momencie, kiedy była katastrofa na Odrze, to strona niemiecka wystąpiła w trybie konwencji z Aarhus o dopuszczenie ich do transgranicznej oceny. Ten proces potrwał właściwie prawie rok. Pomimo tego, że byliśmy gotowi do przyjęcia KPŻ w 2022 r., to opóźniło się to i został przyjęty dopiero 3 października 2023 r. Oczywiście wiele rzeczy się zmieniło, więc jeżeli cały czas jest jakiś niepokój i ktoś chciałby go ulepszyć, to jest to ten moment, żeby pochylić się, uwzględniając diagnozę, czyli to, co mamy, uwzględniając warunki, które mamy i czas. Ku temu to ćwiczenie służy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze. Dziękuję, pani dyrektor. Oczywiście poprosimy o tę listę tych organizacji i ekspertów.

W punkcie pierwszym nie widzę już głosów.

Kiedy będzie pan minister Koperski?

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Wyjechał do nas.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

A skąd jedzie? Z ministerstwa?

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, jeżeli minister jest w drodze, jeżeli nie zajmie dużo czasu… Czy możemy ustalić, kiedy będzie? Jeżeli 5 minut, to zrobilibyśmy chwilkę oddechu.

Sekretarz Komisji Jolanta Ostrowska:

Nie wiemy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy pani dyrektor jest przygotowana?

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, bo pani dyrektor pracuje w Departamencie Gospodarki Wodnej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze, to bardzo prosimy panią dyrektor o prezentację informacji.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej MI Edyta Tuźnik-Kosno:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, ponieważ ustawa o rewitalizacji Odry została przyjęta w 2023 r., faktycznie zasadnicza część ustawy weszła w życie 7 października 2023 r. Niestety w późniejszym terminie będą wchodziły kolejne przepisy, np. utworzenie Inspekcji Wodnej to jest 1 lipca 2024 r. Jeżeli chodzi o podwyższenie opłat dla zakładów odprowadzających ścieki o zwiększonym zasoleniu, to ten przepis wchodzi w życie 1 stycznia 2030 r. Oczywiście część rozwiązań przewidzianych w ustawie będzie zrealizowana w ciągu kilku lat, np. wiele inwestycji, które zostały wymienione w ustawie, realizowanych przede wszystkim przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, to jest okres 2024–2029. Oczywiście w ustawie przewidziane jest wsparcie instalacji wodociągowo–kanalizacyjnych. Chciałabym powiedzieć, że ze względu na krótki okres obowiązywania tych przepisów, które wprowadziła ustawa o rewitalizacji rzeki Odry, a także mając na względzie, że część rozwiązań, w tym związana np. z utworzeniem Inspekcji Wodnej jeszcze nie weszła w życie, ocena wykonania ustawy jest bardzo trudna. Jest to krótki czas i jakiekolwiek konkretne formy ocenne byłyby bardzo trudne.

Natomiast należy wskazać, że w ustawie brak jest inwestycji, które przyczyniają się do samooczyszczenia rzeki. Stąd jest propozycja legislacyjna do ustalenia katalogu tych działań. Chyba należy podkreślić, że na obecną chwilę, ustawa nie spełniła zakładanych w niej celów, ponieważ intencją ustawy była kwestia zapobieżenia katastrofie ekologicznej z okresu lato 2022 r. Niestety dalej istnieje stałe ryzyko zakwitu złotej algi i wystąpienia innych zdarzeń negatywnie wpływających na cały ekosystem rzeki Odry. Oczywiście wynika to z tego, że przepisy ustawy w dalszym ciągu nie doprowadziły do wyeliminowania najważniejszych przyczyn funkcjonowania i bytności złotej algi. Oczywiście mówimy przede wszystkim o kwestii zasolenia, niskiego poziomu wód, dostępności biogenów, występowania miejsc zastoju. W związku z powyższym zakłada się właśnie wprowadzenie zmian do ustawy, tak aby spełniła swoje pierwotne założenia i faktycznie pozwoliła, aby znacząca była poprawa jakości wód rzeki Odry. Oczywiście niestety trwa to odpowiedni okres i niestety są to działania bardzo krótkie. Inwestycje, które zostały zaplanowane, będą realizowane przynajmniej do 2029 r.

Proponowane jest jeszcze rozwiązanie odstąpienia od Inspekcji Wodnej. W ustawie była kwestia wydzielonej formacji. Patrząc na kwestie przepisów o Państwowej Inspekcji Wodnej, wydaje nam się bardziej skutecznym, bardzo mocne wzmocnienie działań kontroli gospodarowania wodami po to, żeby absolutnie dużo więcej było czynności kontrolnych i żeby bardziej diagnozować, oczywiście kwestia karania też jest istotna, ale ta diagnoza byłaby w tym momencie byłaby chyba najistotniejsza. Są podejmowane działania nad zapewnieniem wsparcia rzeki Odry przez wzmocnienie jej potencjału do samooczyszczenia. Jest to propozycja konkretnego katalogu działań renaturalizacyjnych. Mamy nadzieję, że te działania w konsekwencji poprawią po prostu stan i jakość wody w rzece Odrze. To tak pokrótce.

Jeżeli chodzi o kwestie, tak jak było tutaj już wcześniej powiedziane, informacja zawiera te wszystkie działania, które zostały już wykonane w tak krótkim okresie. Jeżeli byłyby potrzebne dodatkowe szczegółowe informacje, to oczywiście jesteśmy do dyspozycji.

Jeżeli chodzi o kwestie tych dwóch stopni, to pan minister już udzielił odpowiedzi. Faktycznie jest to po prostu na etapie oceny oddziaływania na środowisko.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, pani dyrektor. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Nie słyszę.

Dziękuję bardzo za spotkanie paniom dyrektor, państwu z ministerstw, panom kapitanom i państwu posłom. Zamykam posiedzenie Komisji.